

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-02102 Ghirra: Disposizioni di Trenitalia in merito al trasporto di biciclette e monopattini.	
5-02103 Casu: Disposizioni di Trenitalia in merito al trasporto di biciclette e monopattini ..	99
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i>	102
5-02104 Pastorella: Progetto <i>Mobility as a Service for Italy</i>	100
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i>	103
5-02105 Iaria: Progetto dell' <i>hub</i> intermodale di Alessandria	100
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i>	105
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	101
COMITATO DEI NOVE:	
Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Emendamenti C. 1435-A e abb.	101

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Martedì 5 marzo 2024. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.

La seduta comincia alle 13.30.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

5-02102 Ghirra: Disposizioni di Trenitalia in merito al trasporto di biciclette e monopattini.

5-02103 Casu: Disposizioni di Trenitalia in merito al trasporto di biciclette e monopattini.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo su

identica materia, saranno svolte congiuntamente.

Francesca GHIRRA (AVS) illustra l'interrogazione in titolo.

Andrea CASU (PD-IDP) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE risponde alle interrogazioni in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Francesca GHIRRA (AVS), replicando, manifesta insoddisfazione per i contenuti della risposta. È certamente un fatto positivo, argomenta, la sospensione delle direttive, ma non si intravede la possibilità di un sostanziale cambio di orientamento. Coloro che viaggiano trasportando con sé la bici, il monopattino, la carrozzina o il passeggino devono avere la possibilità di riporli sul

vagone; anche perché quella di prendere il treno è una scelta virtuosa, che consente una riduzione dell'inquinamento, e dunque chi la assume deve essere agevolato. Trenitalia dovrebbe prendere in questo esempio dalle ben più lungimiranti politiche già adottate da Italo, che vanno nella direzione giusta per ottenere la transizione ecologica e un'effettiva intermodalità. Comunque, conclude, la sua parte politica continuerà ad insistere su questo tema, pur consapevole di doversi scontrare con un Governo deciso a portare avanti un orientamento del tutto opposto.

Andrea CASU (PD-IDP), replicando, dichiara che la risposta del rappresentante del Governo non risponde di fatto ai quesiti posti nella propria interrogazione: vi è una ricostruzione dei passaggi precedenti, ma non si chiarisce cosa si intenda fare in futuro. In particolare, considera assurdo che si sia introdotta una vera e propria tassa sui bagagli: è vero che essa è prevista anche nelle compagnie aeree *low cost*, ma ciò a fronte del fatto che senza bagagli vi è una consistente diminuzione del prezzo, cosa che non accade con Trenitalia; si domanda poi come sarà possibile concretamente verificare su di un treno la presenza di bagagli aggiuntivi.

Si tratta dunque di regole assurde e insostenibili. Capisce la volontà del Governo di avversare la nuova mobilità, ma è inammissibile che, ad esempio, una mamma con un passeggino gemellare debba pagare un sovrapprezzo di 50 euro. Vi è inoltre il problema della tempistica: sembra quasi che la sospensione delle direttive in argomento sia stata decisa esclusivamente in vista delle elezioni che si terranno di qui a breve. Bisogna invece dettare norme chiare ed è dovere di Trenitalia spiegare l'effettivo funzionamento delle nuove regole.

5-02104 Pastorella: Progetto *Mobility as a Service for Italy*.

Giulia PASTORELLA (AZ-PER-RE) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Giulia PASTORELLA (AZ-PER-RE), replicando, nota la presenza nella risposta di alcuni elementi positivi, quali la conferma che il MaaS genera automaticamente una disponibilità dei cittadini a modificare le proprie abitudini trasportistiche. La risposta però, obietta, ripercorre delle tappe note, ma non dà indicazioni sugli orientamenti futuri. Nelle intenzioni originarie relative al progetto MaaS alla fase territoriale doveva seguire una fase estesa all'intero territorio nazionale, con l'interoperabilità, soluzione a suo avviso preferibile, oppure tramite una centralizzazione, con il coinvolgimento di RFI che avrebbe dovuto elaborare una piattaforma nazionale, una sorta di *hub* centrale.

Nella risposta, al contrario, a mancare è proprio una visione politica di lungo termine. Si chiede dunque come sarà possibile, quando i fondi del PNRR si esauriranno, rendere questo nuovo strumento effettivamente sistemico; vi saranno realtà urbane che ci riusciranno, altre no, creando un ulteriore divario territoriale. Preannuncia dunque che la sua forza politica continuerà ad approfondire quale rotta il Governo vorrà tenere su questo tema.

5-02105 Iaria: Progetto dell'*hub* intermodale di Alessandria.

Antonino IARIA (M5S) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Antonino IARIA (M5S), replicando, si dichiara profondamente insoddisfatto giacché si tratta delle stesse frasi sentite in passato, durante un evento del Ministro Salvini lo scorso anno; ora ci sono le elezioni ed il Ministro Salvini torna dove non è riuscito a fare nulla per continuare a fare propaganda, ad esempio ad Alessandria. Osserva che il Governo prevede nel 2024 di

trarre i finanziamenti dai fondi previsti per il Contratto di programma: si toglieranno quindi risorse da altre voci, magari essenziali. Ribadisce che enormi risorse sono state veicolate su opere faraoniche come il TAV o il ponte sullo Stretto, drenandole da progetti assai più concreti come appunto quello dell'*hub* intermodale di Alessandria. Si tratta di episodi di propaganda elettorale, effettuata su opere che non si realizzeranno mai e che sono ferme da tempo, di fatto prendendo in giro i cittadini.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 14.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

Martedì 5 marzo 2024.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.15 alle 14.25.

COMITATO DEI NOVE

Martedì 5 marzo 2024.

Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Emendamenti C. 1435-A e abb.

Il Comitato si è riunito dalle 14.30 alle 14.50.

ALLEGATO 1

5-02102 Ghirra: Disposizioni di Trenitalia in merito al trasporto di biciclette e monopattini.**5-02103 Casu: Disposizioni di Trenitalia in merito al trasporto di biciclette e monopattini.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Rispondo in modo congiunto alle interrogazioni degli onorevoli Ghirra e Casu poiché vertono su analogo argomento, sulla base degli elementi forniti dalla Società Trenitalia.

In via preliminare occorre precisare che nelle « Condizioni generali di trasporto », Trenitalia già disciplina il trasporto di bagagli, biciclette e monopattini prevedendo che gli stessi non debbano recare intralcio e/o danni agli altri passeggeri, non debbano ostacolare le attività di servizio del personale ferroviario e non debbano danneggiare le vetture.

Per quanto attiene alle motivazioni che hanno portato all'emanazione delle nuove regole sul trasporto delle biciclette e dei monopattini, che sarebbero dovute entrare in vigore a partire dal 1° marzo 2024, queste erano state emanate anche per dare seguito alle indicazioni dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali volte a garantire la sicurezza dei passeggeri e l'accessibilità a bordo treno e ad assicurare adeguati *standard* di decoro e di igiene degli ambienti di bordo. Le biciclette pieghevoli e i monopattini possono infatti presentare

parti sporgenti e non arrotondate (quali il manubrio, le maniglie dei freni eccetera) e diventare punti di ancoraggio per le persone in transito.

Con riferimento al trasporto dei bagagli sull'Alta Velocità, le nuove regole erano finalizzate a scoraggiare il trasporto di oggetti e di materiali ingombranti in modo improprio ed evitare disturbo e intralcio per le persone, oltre ovviamente a garantire sicurezza e adeguati *standard* di decoro sul treno.

In merito alla decisione di Trenitalia di sospendere l'entrata in vigore del nuovo regolamento sul trasporto di bagagli, monopattini e biciclette a bordo treno, la società ha comunicato di aver assunto tale determinazione in considerazione delle richieste di alcune associazioni dei consumatori.

L'obiettivo è quello di individuare misure più adeguate e condivise volte a conciliare le esigenze di mobilità dei cittadini con la qualità del servizio, fermo restando l'impegno ad assicurare agli utenti i più alti *standard* di sicurezza e *comfort* durante il viaggio.

ALLEGATO 2

5-02104 Pastorella: Progetto *Mobility as a Service for Italy*.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In riferimento ai quesiti posti, rappresento quanto segue.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti attua, in collaborazione con il Dipartimento per la trasformazione digitale della Presidenza del Consiglio dei ministri, la misura PNRR che prevede il progetto *Mobility as a Service for Italy* (MaaS), per cui sono stati stanziati 40 milioni di euro a cui si sono aggiunti 16,9 milioni a valere sul Piano Nazionale per gli investimenti complementari al PNRR (PNC).

Il progetto ha lo scopo di sperimentare il paradigma MaaS nei territori, anche per trarre elementi utili alla futura attività di normazione e regolamentazione, e ha come peculiarità una piattaforma aperta per i dati di mobilità, denominata *Data and Service Repository for MaaS* (DSRM). Sono previste tre fasi principali, con la partecipazione di territori selezionati attraverso bandi pubblici dedicati.

La prima fase ha avuto inizio il 1° luglio 2023 e si è conclusa il 31 dicembre 2023, con l'avvio dei progetti pilota nell'ambito delle città metropolitane di Milano, Napoli e Roma. Su tali progetti è stata raggiunta, con successo, la *milestone* M1C1-13 che prevedeva un minimo di mille utenti per ciascuna città e la produzione di una relazione di analisi dei risultati della sperimentazione.

Per quanto attiene alle risorse a valere sul PNRR, oltre ai 9.900.000,00 di euro per il finanziamento dei tre progetti pilota ripartiti tra le tre città metropolitane, è stato finanziato un *Living lab* (*Cooperative, connected and automated mobility*) per testare soluzioni innovative di mobilità autonoma e connessa nel trasporto locale all'interno della città di Milano, pari a 7.000.000,00 di euro.

La relazione sui risultati di tale sperimentazione è stata predisposta dal Tavolo

scientifico, presieduto dall'Università degli Studi di Napoli Federico II in forza di un accordo di collaborazione siglato con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e a cui hanno preso parte i rappresentanti delle tre città, il Politecnico di Milano e l'Università degli Studi di Roma Sapienza.

I lavori del tavolo scientifico, raccolti in un *report* qualitativo, si sono basati sulle evidenze della sperimentazione e su indagini e studi realizzati *ad hoc*, dalle quali è emerso che i viaggiatori che sono venuti a contatto con l'ecosistema MaaS hanno dimostrato una soddisfazione molto elevata e una significativa disponibilità a modificare le proprie abitudini di mobilità in una direzione più sostenibile. D'altro canto, è prevalso l'aspetto « locale » del MaaS, sebbene il progetto permetta una erogazione di servizi particolarmente interessanti anche in considerazione dell'interazione delle città coinvolte e non è stata appieno effettuata la sperimentazione di dati dinamici di servizio, soprattutto in presenza di più modalità di trasporto.

Sulla base dei risultati di tale sperimentazione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed il Dipartimento per la trasformazione digitale hanno già avviato un piano d'azione che affronti proattivamente le indicazioni emerse, anche in un'ottica di miglioramento del prosieguo della sperimentazione e dell'affermazione del paradigma MaaS.

Quanto agli sviluppi successivi, come riportato dalla deputata interrogante, la sperimentazione proseguirà nelle città metropolitane di Bari, Firenze e Torino a partire dal prossimo 1° aprile con medesimi stanziamenti previsti per le città pilota, nonché il finanziamento di un *Living lab* per la città di Torino.

Infine, la terza fase prevede lo sviluppo di progetti in sette territori *follower* che permetterà di sperimentare una dimensione multi-territoriale del MaaS e che assicurerà la continuità dell'esperienza di viaggio tra città, territori e regioni. Questa fase sarà caratterizzata dalla *milestone* M1C1-23, con scadenza nel mese di marzo 2025, i cui risultati saranno valutati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in collaborazione con il sistema universitario.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Dipartimento per la trasformazione digitale proseguiranno nella promozione del progetto, nel supporto tecnico agli attori, nell'elaborazione di linee guida e nell'organizzazione di eventi di comunicazione che possano massimizzare l'adesione al progetto e potenziare la dimensione digitale del trasporto pubblico per la diffusione del MaaS nei territori.

ALLEGATO 3

5-02105 Iaria: Progetto dell'hub intermodale di Alessandria.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In riferimento al quesito posto, rappresento quanto segue.

Il 20 marzo 2023 è stato sottoscritto il protocollo di intesa per lo sviluppo del *Masterplan* relativo all'hub intermodale di Alessandria e del progetto di fattibilità tecnico-economica (PFTE) del *terminal* innovativo, tra il Commissario straordinario del Terzo Valico dei Giovi, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, la regione Piemonte, la provincia di Alessandria, il comune di Alessandria e il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane con le sue società RFI, FS Sistemi Urbani, Mercitalia Logistics, Trenitalia e Anas.

L'area oggetto di rigenerazione, che si estende per circa 1.000.000 mq, è di proprietà di RFI, Mercitalia Logistics, Trenitalia e FS Sistemi Urbani.

Con la firma del protocollo è stato istituito un tavolo tecnico, a sua volta suddiviso in 4 tavoli tematici, che hanno permesso la pianificazione degli obiettivi e delle attività che hanno reso possibile l'adempimento degli impegni presi.

FS Sistemi Urbani ha assunto sia l'impegno a redigere il documento di *due diligence* patrimoniale entro settembre 2023 sia a predisporre le linee guida propedeutiche alla definizione del *Masterplan* dell'hub intermodale da consegnare entro dicembre 2024.

Proprio ieri, alla presenza del Ministro Salvini, si è svolto ad Alessandria l'evento di presentazione del PFTE redatto da RFI; contestualmente FS Sistemi Urbani ha annunciato il lancio del bando di gara, con

scadenza il prossimo 3 giugno, volto a individuare un operatore economico interessato a sviluppare una proposta di variante urbanistica, comprensiva del *Masterplan*.

L'intervento prevede una prima macrofase con la realizzazione di un nuovo Apparato Centrale Computerizzato (ACC) per la gestione di 6 degli attuali 12 binari del fascio merci destinato agli arrivi. In questo scenario, i binari saranno a modulo di 630 metri per attività di composizione/scomposizione. Nelle fasi successive i binari saranno adeguati a modulo fino a 750 metri.

La macrofase in oggetto consente innanzitutto la realizzazione dell'apparato ACC che progressivamente verrà esteso a tutti i binari di arrivo e partenza (a regime su 20 binari). I 6 binari di arrivo e partenza in ACC costituiranno il polmone necessario a garantire le potenzialità e le funzionalità attuali anche durante la successiva macrofase 2 nel corso della quale sarà realizzato il nuovo *terminal*, nel fascio partenze sud.

L'area oggetto di rigenerazione ospiterà lo scalo ferroviario innovativo e l'hub intermodale logistico, con lo sviluppo di un'area produttiva ecologicamente attrezzata, un parco pubblico e una riqualificazione di tutta l'area anche dal punto di vista urbanistico.

Le risorse pubbliche destinate a questo ambizioso progetto saranno individuate nell'ambito dell'aggiornamento 2024 del Contratto di Programma MIT/RFI, Parte Investimenti. L'obiettivo è quello di rifunzionizzare tale area con spazi dedicati non solo alla logistica, ma al commercio, al verde, allo sport e al sociale.